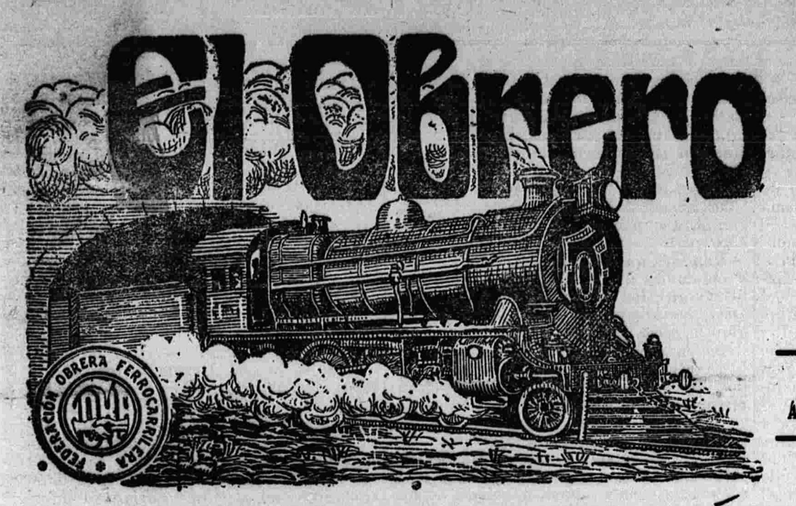


El Obrero Ferroviario

Organo de la Federación Ferroviario

Aparece quincenalmente

Secretaría: Abierta de 9 a.m. a 7 p. m. | Redaccion y Administración MÉJICO 1856 - U. T. 3180 (Libertad) | Reuniones del Consejo Federal los viernes a las 6 p. m.

AÑO VIII — BUENOS AIRES, JULIO 16 DE 1919 — NÚM. 64

Mistificación Legal

A PROPOSITO DE LA CONSTITUCION DEL DIRECTORIO PROVISORIO DE LA CAJA DE PENSIONES Y JUBILACIONES FERROVIARIAS

El directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, no obstante la disposición terminante de la ley, se ha constituído en la forma más torpe y arbitraria que imaginarse puede. El poder ejecutivo, aconsejado no sabemos por quien, apartándose de la disposición pertinente y de sus propios actos y declaraciones anteriores, estableció que sólo las asociaciones con personería legal debían proponer candidatos. A pesar de esta limitación tan inconducente como arbitraria,—el Consejo Federal y los secretarios de las secciones de la capital y pueblos circunvecinos, llamados a pronunciarse al respecto, entendieron que, desde el momento que la ley habla de representación del personal, la Federación—que es la que cuenta con un mayor número de ferroviarios—era la institución más indicada para ejercer dicha representación, y en consecuencia, resolvieron hacer ante el Poder Ejecutivo la presentación del caso.

En esa oportunidad, el ministro de obras públicas—a pesar de tener presente las restricciones contenidas en el decreto—reconoció la legitimidad de nuestra exigencia.

Esas manifestaciones privadas del ministro, tuvieron días después una corroboración pública. A los pocos días de nuestra entrevista, los diarios "La Razón", "La Prensa", etc., anunciaron que había sido sometido a la firma del presidente de la república un decreto nombrando el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, y a la vez dejaban constancia que en representación del personal figuraban, entre otros, un representante de la Federación. Sin embargo, cuando apareció el decreto, vimos con sorpresa, que él no respondía a lo que se había anunciado. Los representantes de la Federación habían sido excluídos, dejando, así, sin representación a la mayor parte del personal.

Con objeto de requerir una explicación, el día 7, una delegación del Consejo Federal se entrevistó con el ministro de obras públicas. En esa oportunidad, nuestros delegados significaron al funcionario mencionado la injusticia que importaba esa exclusión. Además, se hizo notar que tal como habíase constituído el directorio provisional, las empresas tendrían en él un completo dominio, ya que el representante de la "Asociación Ferroviaria Nacional", por la entidad que representa, por su situación en la empresa y hasta por sus ideas, debía ser considerado como un representante de las empresas.

El ministro, hizo notar que ese directorio no tenía mayor importancia, puesto que sus funciones son de carácter transitorio; pero como nuestros delegados insistieron sobre el aspecto moral de ese hecho que constituía una verdadera usurpación, el ministro prometió consultar con el presidente con objeto de ver si era posible subsanar el error cometido.

Hemos relatado los pormenores de esta entrevista, a fin de que los camaradas conozcan la verdad, desde que la publicación que al día siguiente hicieron los diarios, no reflejaba con exactitud lo ocurrido.

Ahora bien: ¿la nueva promesa del ministro tendrá el mismo valor que la anterior? Es inútil e innecesario hacer vaticinios, ya que dentro de poco, sabremos a que atenernos.

Las secciones—como era lógico que sucediera—han protestado. Muchas de ellas, imitando a Talleres Sud, telegráficamente o por nota han hecho llegar hasta el presidente su profundo desagrado. Y, como después de lo ocurrido no se puede depositar mucha confianza en ciertas promesas, nos parece que la protesta es hoy más necesaria que nunca, y ninguna sección debe abstenerse de exteriorizar en esta emergencia su justa indignación.

Por lo tanto y mientras la promesa formulada no se traduzca en hecho, entendemos que las secciones deben persistir en su actitud de protesta.

Camaradas: todos contra la mistificación legal!

EL PASADO VUELVE

"IMPARCIALIDAD" POLICIAL

El señor Pablo Della Valle, en su carácter de presidente del directorio de la sociedad anónima Gath y Chaves Limitada, remitió ayer una nota al jefe de policía, que dice así:

"La pasada huelga de nuestro personal ha demandado servicios extraordinarios de vigilancia en nuestros locales de esta capital, que necesariamente ha debido importar un recargo de horario para los empleados de esa digna institución, a quien fué encomendada esa misión.

Cumplimos con el grato deber de dejar constancia de nuestro reconoci miento por las atenciones que V. S. se dignó dispensarnos con tal motivo, así como de la eficacia de la custodia prestada por todo ese personal a nuestras casas, permitiéndonos mencionar muy especialmente la actuación del inspector general de investigaciones, señor Francisco Laguarda, comisarios Juan Clímaco Toranzo, Federico Méndez y Enrique Duffey, subcomisarios Juan J. Tello y Pedro Araneo, y auxiliar Carlos Ferro."

(De "La Prensa, julio 9 de 1919).)

El actual mandatario de la República ha declarado reiteradamente y en la forma más categórica, su firme decisión de hacer respetar los derechos obreros. Las fuerzas del ejército y de la policía han sido creadas para defender el país, y nunca serán puestas a disposición de los capitalistas para ahogar las reclamaciones obreras—repitió muchas veces el presidente.

Estas ideas, tuvieron la virtud de disgustar al capitalismo, quien apeló a todos los medios a su alcance para impedir su materialización. Los explotadores, acostumbrados a todas clases de favores y complacencias, no podían ver con buenos ojos la actitud de justicia e imparcialidad del nuevo gobierno, y de ahí su oposición terca y obstinada.

Y mientras a las ideas del presidente de la nación correspondieron los hechos, el capitalismo se mantuvo en actitud de airada protesta. Los grandes diarios—que son también, grandes empresas capitalistas—lanzaron contra el gobierno las acusaciones más abominables. Los grandes diarios de Londres, París, New York, etc., secundando la obra de nuestro "glorioso periodismo nacional", difuudíian sus calumnias en el exterior.

Pero, los capitalistas, que son ante todo materialistas y prácticos, no se conformaron con el triunfo de su campaña opositora. El descrédito del gobierno y del país, era un medio y no el fin de sus afanes. Lo que ellos querían, no era perjudicar el gobierno, pero lo perjudicaban con objeto de obligarlo a cambiar de actitud y a secundar sus planes.

Y, a este fin, la clase explotadora a la vez que llevaba a cabo su recia campaña opositora, organizaba su fuerza, creando la "Asociación Nacional del Trabajo".

Sin embargo, el gobierno, hasta hace poco, parecía dispuesto a mantenerse inflexible en su línea de conducta. Durante el paro portuario—no obstante la angustiosa situación que ese conflicto le creaba—el gobierno resistió con altivez las sugestiones reaccionarias de los hombres de la "Asociación Nacional del Trabajo".

En esa oportunidad, como es del dominio público, una comisión del Centro del Cabotaje, con todo cinismo, solicitó del ministro de hacienda la estricta aplicación de la ley de residencia y de defensa social como medio de resolver el conflicto. Y bien; en esa emergencia, el gobierno, procediendo con altivez, rechazó de plano la petición burguesa.

El diario "La Epoca"—que pasa por órgano oficial del P. E.—comentando ese hecho, afirmaba que si bien esas dos leyes no habían sido derogadas legalmente, lo estaban de hecho porque la conciencia pública las repudiaba por su inconstitucionalidad.

Hemos creído oportuno recordar estas cosas, para evidenciar que los hechos ya no responden a las ideas de imparcialidad que abrigaba y esteriorizó el presidente de la república.

La ley de residencia y de defensa social, se aplican hoy como en sus mejores tiempos. El derecho de reunión—consagrado por la constitución—está de nuevo a merced de los empleados policiales.

La oposición capitalista ha triunfado completamente. La actitud del gobierno no es la de antes. Y si alguna duda hubiere basta meditar sobre estos hechos.

El día 10 de enero, en una reunión de la "Asociación del Trabajo", como alguien propusiera una nota de felicitación al jefe de policía ,el doctor Leguizamón, representante de las empresas ferroviarias, se opuso a ella porque "le parecía absolutamente inmerecida e irónica". En cambio, ahora, la misma "Asociación del Trabajo", en su última nota al Poder Ejecutivo expresa sin ambajes su complacencia e íntima satisfacción por la conducta de la policía de la capital. Y si eso no fuera suficientemente expresivo, ahí está la felicitación del señor Della Valle, que no deja lugar a dudas.

LA PLOMADA

"La Nación", en una de esas mal impresas ediciones con que obsequia a sus devotos lectores, nos quiere hacer creer, basándose en una información telegráfica de las muchas que las agencias noticiosas prodigan, que los arquitectos del edificio maximalista ruso, han olvidado la plomada y que por haber olvidado tan común como indispensable utensilio, las leyes de la gravitación le hacen pagar contundentemente, la imperdonable imprevisión.

¿Encantador, no, el sofisma? Porque es todo un señor sofisma el de "La Nación". Nos dice que los maximalistas han olvidado la plomada, pero con toda habilidad, esa rara habilidad mitrista que les valió a los leales de don Bartolo el honrosísimo título de "calzonudos" y que nos permite ahora adjudicarle el de "manganchudos"; no nos dice si los maximalistas han perdido su estabilidad, vale decir, si es que han volado por los aires en alas de su fantasía, o si continuan a ras de tierra mandando la parada como hasta hace poco, magüer los piadosos deseos de los calzonudos de todos los países y de todas las razas.

En cambio, en esta tierra para cuya íntima edificación, ofrece patrióticamente "La Nación" el ejemplo de la infeliz Rusia, necesitaríamos la plomada, no la de Carlyle, que es metafórica, sino una real y señora plomada que les marque la perpendicularidad a toda esa manga de parvenus, que se presumen de directores del pensamiento y de la acción del pueblo argentino. Mas aun; precisamos—mejor dicho: precisan—más que de la plomada, del suelo firme en que asentar el tambaleante edificio de sus prebendas y privilegios. Porque, ¿no es verdad, camarada lector, que "La Nación" y la clase de la que es vocero, da la sensación de que vive en un terreno movedizo, sobre el cual, para mantener la gravedad, están obligados a entregarse a un raro y diabólico régimen de piruetas y malabarismos, que los aloca y los atonta?

Siga, pues, la caravana y no le preocupe el ladrido de los perros angustiados y serviles. Agítese nuestra clase capitalista, insomne e inquieta, entre los focos inmantados que hacen oscilar su pensamiento: La provechosa explotación actual del trabajo y las perspectivas, cada vez más definidas, de la desaparición total de tal explotación. Ladre, aúlle, el perro, el avance proletario no se detendrá por eso.

Contra la Legislación Reaccionaria

Mitin de protesta en todo el país

CIRCULAR DEL C. F. DE LA F. O. R. A. A LAS ORGANIZACIONES OBRERAS

El Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina, cumpliendo con la resolución del congreso local extraordinario, con fecha 10 del corriente dirigió a los sindicatos autónomos y adheridos la siguiente circular:

"Camarada secretario:

Por medio de la anterior Circular número 42, fechada el 2 del corriente, comunicábamos por su intermedio a los componentes de ese sindicato, las resoluciones tomadas en el Congreso Extraordinario que convocara la Federación Obrera Regional Argentina y que se realizó en esta capital los días 28 y 29 del pasado. Por la parte primera de aquéllas resoluciones se acordó: "Efectuar una demostración pública, simultánea en todo el territorio del país, a fin de que la clase obrera exteriorice directa y libremente su sentimiento de repudio por la Ley antiobrera en proyecto".

En cumplimiento de esa resolución el Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina ha resuelto que: "Se realice en todo el país un mitin de protesta el domingo 10 de agosto", en el cual se expresarán por los militantes de todos los sindicatos obreros del país, federados y autónomos, las razones que asisten a los trabajadores sindicalmente organizados para rechazar, con la indignación que se merece, el proyecto de "legislación obrera y del trabajo" que presentara a la cámara de diputados de la Nación la comisión especial de legislación social de la misma. Los sindicatos que no conocieran suficientemente el asunto como para encararlo con la entereza y energía que dan la posesión de la verdad, pueden leer las "Consideraciones" que sobre la proyectada legislación obrera hizo públicas el Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina en el semanario órgano oficial de ésta, "La Organización Obrera" (número 86, fecha 28 de junio, primera página).

Ha creído conveniente el Consejo Federal dar a los sindicatos plazo de un mes—a contar desde hoy—para la realización del mitin simultáneo de protesta, a los efectos de que este acto sea un verdadero exponente de la conciencia proletaria, es decir, para que en todos los más apartados territorios del país donde alientan los trabajadores que con su esfuerzo diario crean la prosperidad de esta tierra, puedan preparar y organizar con tiempo aquel acto, en el que expresarán su indignación ante el atentado que con su organización sindical se pretende cometer al sancionar una ley como la que está en proyecto en la cámara de diputados de la Nación. Además, para que la protesta contra las leyes antiobreras adquiera una alta significación e influya decisivamente sobre la cámara de diputados y determine a sus mienmbros a no lesionar los derechos y conquistas alcanzados por la clase obrera, es preciso, absolutamente necesario, que ésta demuestre no estar dispuesta a dejárselos arrebatar y revele, a la vez, aptitudes y capacidad propias para mantenerlos valientemente, a costa de cualquier sacrificio.

En defensa, pues, de las conquistas morales y materiales del proletariado; para no permitir bajo ningún concepto que sus derechos sean menoscabados; conquistas y derechos que representan incalculables esfuerzos y sacrificios realizados en el curso de largos años de luchas contra el capitalismo explotador y tiránico, la clase obrera del país organizada sindicalmente tiene la ineludible obligación de oponerse con todas sus fuerzas a la sanción de la ley-mordazo en proyecto.

Que el domingo 10 de agosto próximo en todos los ámbitos de la república se escuche la airada protesta de los trabajadores contra el proyecto de ley reaccionario que, en defensa del capitalismo, parece estar dispuesto a sancionar el parlamento.

En la confianza de que el camarada secretario ponga de inmediato manos a la obra, informando de la presente Circular a la comisión administrativa de ese sindicato, me es grato saludarlo fraternalmente, por el Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina,

B. Senra Pacheco.

Secretario General Interino".

Esta circular fué acompañada de las siguientes indicaciones:

"En las localidades o provincias donde existiere organizada una federación obrera local o provincial, todos los sindicatos de la localidad o provincia se pondrán de acuerdo con el Consejo de aquéllas para hacer un mitin en conjunto y pagar en prorrateo los gastos que la organización de éste demandare.

En la localidad donde hubiere varios sindicatos pero no existiere federación local, los secretarios generales de aquéllos se pondrán de acuerdo, ya sea para someter a una asamblea extraordinaria de sus respectivos sindicatos la propuesta de realizar un mitin en conjunto, o para, sin más trámite, preparar la realización del mitin, como ser designación de los oradores, lugar y hora de la reunión, forma de contribuir a los gastos, etcétera, etc.

Los secretarios de los sindicatos presentarán, a la brevedad, a la policía una solicitud de permiso para la realización del mitin, tendiendo así a evitar que por cualquier inconveniente burocrático, llegue el día fijado para el acto y no esté concedido el permiso policial.

En la Capital Federal correrá con todos los trabajos pertinentes el Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina, quién llamará a reunión a los secretarios de los sindicatos obreros de la capital y cercanías a los efectos de convenir el lugar de la celebración del mitin y otros detalles.

En el momento de la celebración del mitin y después de usar de la palabra los oradores designados, el secretario general, en nombre del o de los sindicatos que participaren en el acto, leerá una Orden del día, en la cual se expresará, en términos cultos pero no menos enérgicos, la protesta de los trabajadores organizados ante la probable sanción en Ley del proyecto de legislación social elaborado por la comisión especial de la cámara de diputados de la Nación. Esta Orden del día la entregarán inmediatamente a los diarios o periódicos de la localidad a los efectos de que ella se haga pública oportunamente.

Camarada secretario:

Esta secretaría espera tome Vd. nota especial de lo que solicitamos por medio de estas dos "notas importantes".

1a. Debiendo el Consejo Federal, por resolución del último Congreso Extraordinaro, pasar una circular a todos los sindicatos obreros del país que aún permasecen fuera de la Federación Obrera Regional Argentina, invitándolos a adherirse a ella, desearíamos se nos remitiera a la brevedad el domicilio y nombre del secretario de los que Vds. conozcan como autónomos.

2a. Recordamos a los sindicatos federados que todo asunto de carácter general, pedidos de dinero, envíos de listas de suscripciones, etcétera, deben ser hechos por intermedio del Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina, cosa que deben recordar a los que así no lo hagan después de rechazarles el pedido".

PROTESTA FERROVIARIA

Los ferroviarios que, como los demás obreros sienten un verdadero repudio por ese proyecto liberticida, han empezado a exteriorizar esa actitud. La sección Villa Mercedes, tuvo la feliz idea de hacer llegar su repudio hasta los mismos autores, y, al efecto, dirigió a la cámara de diputados una comunicación en ese sentido.

Esa actitud debiera ser imitada por los ferroviarios todos y la organización en general. Es preciso hacer llegar a los diputados—que dicen representar el pueblo—nuestra opinión sobre el "capolavoro" de su comisión especial de legislación.

HUELGA GENERAL EUROPEA

Los trabajadores de Francia, Inglaterra, Italia, Holanda, Suecia, Noruega y Dinamarca, harán una manifestación de protesta contra el tratado de Versalles y la intervención militar en Rusia

Por primera vez en la historia del proletariado, los trabajadores organizados de los países aliados y neutrales del Norte de Europa, colectivamente y con objetivos precisos, realizarán una demostración de fuerza. El día 21, en toda Europa, a excepción de España, los Balcanes, Grecia y Turquía, las actividades industriales, la vida económica, se detendrá por voluntad exclusiva e intencional de los trabajadores, afirmando así su derecho a intervenir en el manejo del mundo, del cual se le ha pretendido excluir por los gobernantes burgueses de los diversos países.

En ese acto, que demostrará todo el poder de la clase obrera organizada, no se persiguen fines de inmediato y particular interés nacional. Por el contrario, poniéndose aparentemente en pugna con el interés patrio, proclamado por los gobernantes burgueses, los trabajadores en huelga afirmarán su solidaridad con los productores de Rusia y Hungría, con los que han implantado el régimen de igualdad y del derecho, en sustitución del régimen de explotación del hombre por el hombre y protestarán indignados por la esclavitud a que se pretende someter al proletariado alemán.

Y no deja de ser un síntoma halagador que mientras la burguesía de los países triunfantes en la guerra, para ocultar sus temores y angustias, trata de desviar la atención de los pueblos con festejos ruidosos, al son de bombos y platillos, los trabajadores, teniendo fijo su pensamiento en sus objetivos de clase, repudia los frutos de la victoria guerrera y tiende su diestra solidaria a sus compañeros de clase y de ideales, que en otros países están elaborando un mundo nuevo, en donde el trabajo no sea un estigma y el privilegio la ley.

Saludemos los trabajadores de la Argentina a nuestros camaradas europeos en esta hora solemne, y, desde lo más íntimo

de nuestro ser, hagamos votos por que al afirmar su existencia como poder social, las organizaciones obreras impongan a los ensoberbecidos gobernantes, que tan impudicamente se repartían y disponían los destinos del mundo, el límite preciso de su descreciente dominio.

Y como expresión de nuestra solidaridad con los compañeros europeos, entonemos ese día en el campo, en los talleres y en las fábricas, las canción simbólica de nuestra emancipación, para que sea como el saludo augural de los explotados de América a sus hermanos de allende el mar.

¡Trabajadores, hoy más que nunca, demos un viva a la Internacional Obrera!

A los jefes de estaciones en general y a los del Midland en particular.

Como triste y discordante nota, resalta nuestra apatía e indiferencia en medio del sublime acorde de redención y rebeldía que hace tiempo ha estallado en los demás ferroviarios. Sólo los jefes de estaciones permanecemos inactivos e indiferentes, esperando los unos de nuestros amos, otros del gobierno y otros de la divina providencia, el mejoramiento de nuestra afligente situación.

He dicho, nuestra afligente situación, y bien sabe el que esto lea, que no miento.

De diez años a esta parte ¿en cuánto han sido aumentados nuestros sueldos? De diez años a esta parte ¿en cuánto ha subido el precio de los artículos que necesitamos para nuestra existencia y para la de nuestras familias? Esto sin tomar en cuenta las atenciones que antes tenían para con nosotros en ciertas partes algunos particulares, que nos proveían de carne otros artículos de primera necesidad, y que hoy por el precio elevado de los mismos, ya no nos son regalados. Esto prueba que ya diez años pasados necesitábamos (para vergüenza nuestra y de las compañías), del auxilio de los de afuera para poder vivir; y que ya entonces, no obstante representar nuestros sueldos el doble que hoy, en relación al costo de la vida, absolutamente nada nos sobraba.

Pero, ¿para qué exponer cosas que están en la conciencia de todos? Lo dicho y mucho más, no es secreto para nadie, como tampoco que a medida de nuestra situación económica empeoraba, las exigencias de nuestros superiores fué continuamente en aumento. Y sino, que lo diga la correspondencia que hasta los asociados a la sociedad patronal reciben a diario.

No conozco las condiciones en que se encuentran los jefes de los otros ferrocarriles, y, aún cuando creo que también dejarán mucho que desear, no es posible sean peores que las del Midland. En ninguna estación de esta empresa, que no sabe lo que son auxiliares para estaciones intermedias, el servicio es menor de 14 a 16 horas término medio cada día. En algunos puntos llega hasta 24 horas contínuas durante todos los días de todos los meses de todos los años. ¡Qué diferencia si se compara nuestra jornada con la de aquellos a quienes se les concedió 8 y menos horas de servicio y sábado inglés!

¿Y los 30 días de descanso—dirá algún colega—que magnánimamente nos conceden nuestros amos después de un año cumplido de labor? Tiene razón: ellos equivalen a dos y medio día por mes, si la jornada fuese de 8 horas; a un día y cuarto por mes, para la jornada de 16 horas y a... cinco sextos de día por mes, para la jornada de 24 horas. En cuanto al sábado inglés, fiestas patrias, etc., sólo están para que disfruten de ellas el estado mayor, llamado superioridad.

A los uniformados barrenderos municipales de la Capital Federal, con una jornada menor, se les paga el mismo sueldo que a nosotros y ni siquiera tienen necesidad de saber el castellano. En cuanto a los jefes, piden que tengamos nociones de contadores, escribanos públicos y abogados; que sepamos el telégrafo y, en caso de necesidad, hagamos las veces de cambistas y peones de plataforma; y por último, como sabrosa adición, desempeñemos continuamente los puestos de policía y hasta de... órganos informativos. ¡Qué honor!

Colegas: somos entre los empleados de ferrocarriles a los que se les exije mayor cantidad de conocimientos. Antes de 5 a 10 años, pocos han llegado al puesto de jefes. Somos los servidores del público y de las empresas: hacia ambas partes tenemos complejos deberes que cumplir. Somos los más recargados de responsabilidades. Hora es que nos hagamos valer en lo que realmente valemos.

Hasta hoy el temperamento observado por los más ha sido relativamente pasivo frente a las luchas que otros compañeros más conscientes han sostenido con con nuestros patrones. Hasta hubo quienes defendieron en tales emergencias a estos últimos, aprovechándose de la superioridad que tenían sobre los demás empleados, para hacer propaganda lacayesca, pensando ganarse no sé qué galones. Tiempo es de aprovechar esta superioridad en nuestro favor y mudar de táctica lo antes posible para bien de nosotros mismos, si queremos mejorar de posición y conquistarnos el aprecio de los demás compañeros. No solamente debemos imitarlos, sino ponernos resueltamente al frente de ellos. Hace tiempo que nos esperan. Que cada jefe en cada estación sea también el jefe que represente ,no sólo sus propias aspiraciones de mejoramiento, sino también las de todos los subalternos que tenga. Bastante tiempo hemos esperado resignados para no estar convencidos de que nuestros amos, a las buenas, nada harán por nosotros. El que quiere pescado, tiene que mojarse... los zapatos. También a nosotros se nos puede aplicar esto. Nadie nos regalará nada. Sólo nuestro propio esfuerzo puede resultarnos de provecho.

Colegas, ¿qué esperamos con nuestra estúpida sumisión?

Los asociados a la sociedad patronal, que renuncien mañana mismo de ella.

En sus avisos de propaganda, bien reconoce esta entidad negativa, que nuestras condiciones no son nada flamantes. Pero como remedio a los males que ella misma menciona, ¿qué propone y ofrece? Resignación y sumisión ,en primer término, y un diez por ciento de descuento (como que es a costillas de otros) en las problemáticas compras que con nuestros miserables sueldos hiciésemos en algunas casas de comercio de la capital. ¡Que se dejen de fastidiar! Ya que quieren hacer algo por nosotros, que nos aumenten los sueldos por lo menos en un cien por ciento y nos reduzcan nuestras horas de servicio, que sabríamos dónde proveernos de lo que nos hiciese falta, con o sin descuento. ¡Pero de eso no hay peligro!

Colegas: dejad vuestro característico orgullo a un lado e ingresad en la Federación Ferroviaria. No somos más que los otros. Y cuando lo hayamos hecho todos, libremos las batallas por nuestro mejoramiento general. No seamos por más tiempo timoratos y cobardes y mintamos conformidad y satisfacción, cuando cada una de nuestras fibras está impregnada de odio y rebedía .Nuestros puestos son los más apropiados para la propaganda y lo exige nuestro deber y nuestra dignidad que seamos los portavoces e intérpretes de todos los necesitados.

¡Jefes de estaciones, a cerrar filas!

Un jefe del Midland.

Aun falta

Siempre leo "La Fraternidad", órgano oficial de la entidad que tiene organizados a mis compañeros de trabajo, los maquinistas y foguistas. En el número 195-96, he visto con placer las mejoras conseguidas por "La Fraternidad", hermana de nuestra organización, para todos sus representados, como ser: escalafon, reglamento de trabajo, casa propia y otras de igual importancia. Yo las considero valiosas conquistas, tanto más si se tiene en cuenta las dificultades que hubo que vencer y los obstáculos que dentro de su mismo seno han estorbado la acción, a desarrollar.

Sin embargo, con ser valiosas los conquistas realizadas, no las considero suficiente. Aun falta lo de más interés, que es la obra que dió principio, en el año 1912, a raiz de la gran huelga sostenida con valentía durante 52 días. Esa obra es la unidad del gremio, la unión de todos los obreros y ferroviarios del país.

Desde 1912 estoy afiliado a la Federación Ferroviaria, y desde entonces junto con el compañero Roldan, maquinista, acariciábamos la idea de la unidad del gremio por dos causas: primero, para poder conseguir las mejoras que aun nos faltan, y segundo, para poder formar una gran cooperativa, con el fin de contrarrestar los abusos del comercio.

Para esto, nosotros, los federados netos, sin mezcla de ninguna clase, debemos hacer todo lo posible para que dentro de un plazo breve, todo esto sea una realidad, y también para que "La Fraternidad" concluya la obra iniciada en el año 1912.

Cuando dicha idea quede materializada, tanto unos como otros podemos decir con satisfacción que hemos realizado los deseos de los ferroviarios de toda la república. Para "La Fraternidad" será la gloria y el orgullo, con los que podrá manifestar que dió principio y concluyó tan magna obra, y para nosotros quedará la satisfacción de haber ayudado a una obra buena y necesaria.

Manuel López.

Hacia una aspiración general

Vivimos momentos de hondas y trascendentales reacciones. Reacciones de los poderosos y reacciones de los desposeídos. Los dichosos del mundo cuentan; entre otras cosas, con el brillo del oro y la cortesanía de los lacayos. Los desposeídos, que somos los más, solo contamos para esta reacción con nuestra solidaridad de clase, a veces enturbiada por profundas necesidades económicas y retardatarias debilidades humanas. De esta lucha tenaz, en que ha tiempo están empeñados los productores, la experiencia nos ha demostrado que no podemos abandonar el sentido práctico de ciertos medios y encastillarnos únicamente en los principios inmaculados que se teme mancillar por no saber aplicar su grado de relatividad, o muchas veces, por el más estrecho y estéril sectarismo.

Consecuencia de este último concepto, es muy lamentable división que tal absolutismo ha producido en nuestra federación; los que tenían más interés en pulimentar—según ellos—los principios un tanto atrasados de nuestra organización y los que han creído, por la lógica que emanaba del ambiente y de los hechos, usar aquellos medios por los cuales se agotan los primeros recursos para lograr ciertas conquistas y afianzar nuestro gremio sin necesidad, a veces, de substraerle fuerzas que pudiera emplearse en un futuro probable.

Empero, felizmente, el mismo instinto de conservación de los hombres los conduce a adquirir formas prácticas, rechazando todo lo que atente a su vitalidad y a su normal deasrrollo. Debido a este sano impulso por sobrevivir, estamos contemplando la disolución de los grupos separatistas que, acaso sinceramente, produjeron un mal que en una organización "junta" que nadie conocía, pero que decomo la nuestra, pudo tener sus consecuencias funestas.

Terminamos de salir, pues, de una lucha interna, de esta lucha que tanto retarda la emancipación de los hombres y que suele convertirse, no ya en lucha de clases, sino en lucha dentro una misma clase.

Y mientras nos hemos estado depurando, debatiéndonos entre desgarramientos morales que trajeron una mayoría de ferroviarios el desaliento del más crudo pesimismo, el "amarillismo" supo aprovechar la oportunidad y ha pretendido reaccionar, sorprendiendo este estado de confusión y sorprendiendo, también, la ingenuidad de numerosos socios que al ingresar en la federación creyeron estar amparados por una fuerza "sobrenatural" y que ésta todo lo podía hacer en un tiempo más o menos breve, sin pensar siquiera que para ello se requería una mayor elevación mental y una consonancia de métodos e ideas que pudiera crear una conciencia societaria para realizar nuestras aspiraciones.

Y así hemos visto a nuestro adversario arrogarse la paternidad de la ley de jubilaciones y pensiones, simulando ignorar nuestros esfuerzos en ese sentido y nuestro último movimiento que, con todos sus errores, tuvo en su gesto una fuerza presionante que hizo sancionar con cierta celeridad esta ley. Pero, a pesar de las diversas apreciaciones que puede sugerir la última huelga, no hay porque arrepentirse, hemos cumplido con un elevado acto de humanidad y de justicia; hemos reivindicado un derecho y una necesidad para los viejos, para aquellos hombres que viviendo al margen de nuestra organización, por temores propios de esa edad, han de tener siempre una mirada de justo reconocimiento hacia nosotros.

Ahora, nuestras energías deben tender a reivindicar los derechos de los jóvenes; de los que son mayoria y forman el baluarte de nuestra organización. Y aquí se hace necesario, antes de asentar una proposición, tratar de demostrar la razón de ser y uno de los medios por el cual se podria darle efectividad a esta aspiración general.

Todos los federados se quejan de que las empresas han hecho de la reglamentación del trabajo simples tiras de papel, y que la elasticidad de algunos artículos la han convertido en un toma y daca en la cual hay razones para las empresas y para nosotros, y la dirección de ferrocarriles elude las cláusulas terminantes, diciendo que deben ser sometidas a un arbitraje—que no lo propone—para aclarar esto que por ser demasiado claro, las empresas no cumplen.

Esto es una demostración evidente que la reglamentación del trabajo es un simple decreto que no tiene la sanción ni la autoridad de una ley emanada de los poderes legislativos. La misma reglamentación, por otra parte, nos lo dice en su considerando 5º: "hasta tanto se promulgue la ley reglamentaria del trabajo ferroviario", etc.

Llegamos entonces a la necesidad de conseguir una ley definitiva que consagre los derechos y aspiraciones de todos; y, a propósito de esta conveniencia general, debemos recordar que en el Senado de la Nación existe un proyecto de base, más amplia que la reglamentación en vigencia, cuya sanción es demorada por influencia de las empresas. Porque, por falta de una reglamentación precisa y exacta, ellas usan de una represalia velada, ascendiendo al personal adicto, no importa con qué méritos, y relegando al olvido a los que han sabido anteponer la conciencia a los intereses inmediatos y personales.

Por esto, nuestro interés debe ser tratar de obtener una ley amplia en la cual podamos emitir nuestro juicio, y no como la reglamentación improvisada que nos rige actualmente, llena de omisiones y de mal intencionadas clasificaciones, la cual, por otra parte, el mismo Poder Ejecutivo que la dictó, no se atreve a hacerla cumplir.

Es el momento propicio de hacer algo que estimule a los ferroviarios y de usar aquellos medios que nos sean más fáciles, sobre todo en épocas como ésta, en que nos vemos obligados a reparar las fallas que tanto han perturbado la obra de consolidación.

He aquí expuesta, aunque en forma breve por ahora, una proposición que espero ha de ser acogida con interés por todos los federados, y cuyo principio de realización se podría concretar en solicitudes que el Consejo podría redactar y enviar a las secciones para las firmas, a fin de ser, luego, remitida al Senado de la Nación, con el objeto de hacerle conocer las aspiraciones unánimes de los ferroviarios.

Tienen la palabra los compañeros.

A. D. Leoni.

Los puntos sobre las ies

Con el pretexto de un pequeño aumento "general" para todos los obreros y empleados ferroviarios, los propagandistas de la sociedad de los porteros y sacamuelas, o sea, la "Asaciación Ferroviaria Nacional", han emprendido una vigorosa campaña para hacer creer a los obreros del riel, que, debido a los buenos oficios de ellos, se ha conseguido el aumento general a todo el personal que no tiene mala conducta en la empresa.

No deja de ser curiosa la actitud de estos sinvergüenzas que con toda desfachatez y como buenos caraduras, quieren hacer pasar a su institución como defensora de los obreros, cuando todo el mundo sabe que los pocos socios que allí cotizan lo hacen debido a la influencia de uso externo de jefes como el de Constitución, Kilo 5, Sola y Casa Amarilla, por no citar más, quienes con sus alcahueterías, chismes y delaciones han hecho quedar en la calle a obreros cargados de hijos, que no han hecho nada más que asistir a las asambleas de la Federación sin pronunciar una palabra, y los cuales no pueden encontrar trabajo en ninguna parte, por haberlos hecho incluir en las listas negras por las empresas.

Y con estos "nenes", que son los puntales que sostienen la "Asociación Nacional, ¿se puede confiar en que harían algo para los obreros?

Hombres que recogen todos los chismes y calumnias que les llevan los Hipólitos, los Oteros, los Corvalan, los Limeres, los Díaz, los Medranos, sin garantía de ninguna especie, ¿pueden confiar los trabajadores la defensa de sus intereses?

¿Acaso no sienten en carne propia todos los trabajadores del riel, el tratamiento bestial de esos miserables?

¡Cómo no lo van a sentir, si a cada instante, minuto por minuto, hora por hora, meses y años están detrás de uno olfateando todo lo que uno hace para ir a llevarles una primicia a quienes hemos aludido!

Y este es el elemento flor de la "Asociación Ferroviaria Nacional", imagínese el lector como serán las... espinas.

El aumento a los obreros ferroviarios se ha hecho por parte de las empresas, con dos propósitos: primero, cumpliendo una orden de los directores londinenses, que piensan que "como buenos animales domésticos los ferroviarios dejarán la organización por un mendrugo más de pan", y a la vez para poder arrancarle al P. E. un nuevo aumento de tarifas y poder conseguir la abolición total de los impuestos municipales que pagan hoy.

Esos dos propósitos, nada más, obreros ferroviarios, les han guiado a los capitalistas del riel.

Pero esa política de zapa a la cual se ha prestado inteligentemente la sociedad de los sacamuelas, ha fracasado ya de hecho, porque el titulado aumento repartido... "equitativamente", como se ha repartido, no ha hecho nada más que producir indignación y protesta imposible de contener ya con promesas y halagos. Y los que creyeron hacer inconmovibles a los ferroviarios con los cuatro centavos más, se equivocaron, y lo demuestra el hecho de que a diario esta sección tiene un ingreso de socios nuevos, superior a los meses pasados.

Si la "Asociación Ferroviaria Nacional" o el "refugio" de todos los "buenos", es tan buena protectora de obreros, le rogamos, en bien de los intereses de ellos mismos, que procuren ya que tienen personería jurídica y un montón de picapleitos, lo siguiente:que la estación Quilmes sea clasificada como corresponde, de primera categoría.

Además preguntamos, ¿por qué el señor Denegri, perteneciente a la "Asociación Ferroviaria Nacional, permite que el personal de plataforma, peones y limpiacoches, trabaje más de diez, once y doce horas diarias?

¿Por qué en el galpón de máquinas de esta misma localidad se hace trabajar de noche todo un mes?

¿Por qué no se da al personal los quince días que le corresponde, como lo tienen los señores dirigentes de la asociación?

¿Por qué en Casa Amarilla se hace trabajar con el cuento del domingo doble los siete días corridos,

¿Por qué en los servicios diagramados se agregan dos o tres trenes más y a muchos servicios se les roba a veces más de diez minutos por viaje?

Estos hechos tan conocidos, de que ellos, sus dirigentes, son los principales ejecutores; y si ellos fuesen en realidad los defensores genuinos de los trabajadores, debieran empezar por eliminar todas esas injusticias. Pero, eso es lo que no quiere la empresa, eso no le conviene, por la enorme cantidad de ferroviarios que debía de tomar para ocupar nuevas plazas a crearse, le perjudica enormemente. Y como eso perjudica a las compañías ferroviarias, la "Asociación Ferroviaria Nacional" se mantiene "prescindente"; no quiere herir intereses ni susceptibilidades, eso de pedir o exigir lo que dejamos sentado, les corresponde a los "agitadores" profesionales de la Federación Ferroviaria...

Después de todo esto, pensar que ha tenido que elevar la cuota a un peso, que la medallita es oro, plata y cobre y que nos ha quitado la representación en la Caja de Jubilaciones, ¿no es una vergüenza, trabajadores del riel, que los si gáis como mansos corderos?

Enrique L. Villacampa.

LOS ENTRETELONES
del Sindicato del F. C. C. A.

El último congreso de la Federación Ferroviaria, celebrado en la Capital Federal, ha resuelto que las secciones coticen al Consejo, mensualmente, con $ 0.20 por adherente, y postergar la formación de Sindicato por ferrocarril, por considerar que no era el momento propicio para su formación.

La sección Talleres, Rosario, había autorizado a sus cuatro delegados a que votaran a favor de los Sindicatos dentro de la Federación, pero, como es natural, si ésta proposición no era aceptada por la mayoría de las secciones, nuestros delegados acatarían la resolución de la mayoría.

Pero no fué así. Postergada por el congreso la formación de sindicatos, algunos de nuestros delegados, entre ellos Glisky, Fuentes y Suñé, tuvieron una reunión clandestina, por allá, en la capital, junto con otros, y resolvieron lanzar un manifiesto, que se redactó allí mismo, y pasando por encima de la sección como asimismo del conrgeso, daban como hecho el Sindicato en el Central Argentino. Y en este sentido informó Glisky en Talleres, dando un viva a la nización de espontáneo acrecentamiento bía estar formada provisoriamente quien sabe por quien.

Tenemos necesidad, pues, de hacer historia, para que los ferroviarios de la república vean la sinceridad de estos jesuítas, disfrazados de revolucionarios.

Vueltos nuestros delegados del congreso, informaron a su gusto, a excepción de uno: Barbieri, que si gritaba menos, decía más verdades; y, en su informe los otros, bastante parcial, explotaron los 0.20 $ de cotización al consejo, para que la sección se separase de la Federación. Como en esa asamblea había poco número, porque el informe había sido "grande", y se quería votar la separación, el compañero Molina propuso se llamase a otra asamblea y en la convocatoria se dijera claramente que se trataría la separación de la Federación Ferroviaria. En medio de gritos y amenazas, se pudo conseguir se resolviera que se llamara a otra nueva asamblea, pero el manifiesto de convocatoria no decía tal como lo resolviera la asamblea anterior, sino tan solo que darían su informe los delegados.

Cansados otra vez de "informar", vino a ayudarlo Arías, de tráfico, y cuanda ya varios compañeros se habían ido, se terminó el informe; y un carnero de la huelga de los dos ferrocarriles (Central Argentino y Central Córdoba), que andaba con dos revolveres para descargarlos contra los huelguistas de aquel entonces, propuso la separación de la Federación. Figueiras propuso, a su vez, que se nombrase una comisión de seis miembros, tres partidarios del Sindicato y tres de la Federación; que redectasen éstos un manifiesto con las razones de unos y otros, y luego se sometiese a un voto general, desde que así los obreros podrían votar todos a con ciencia.

La opinión de los obreros no valía nada para estos pseudos revolucionarios, y se votó sin más trámite la separación de la Federación, con el resultado siguiente: por la separación, 149 votos, y en contra de la misma, 49, sobre un total de 2.380 socios que tenía la sección.

Hecha esta votación, el camarada Pérez propuso que se consultara la opinión de las secciones y, si estaban conformes, formar el Sindicato; en caso contrario, nó. ¿Quién debía consultar a las secciones al respecto? Se entiende que debía ser nuestra secretaría, pero esto no daría el "resultado" apetecido porque la secretaría diría la verdad; y se pensó, entonces, que lo más conducente era que se pidiese la opinión de las secciones por intermedio del famoso "Comité" de sindicato.

Pasó poco más de un mes y nadie sabía si las secciones se habían expedido en una u en otra forma, hasta que se llamó una asamblea para estudiar el proyecto de estatutos pro Sindicato, y nombrar, a la vez, delegados al congreso que con este fin debía celebrarse en Rosario.

Figueiras preguntó si las secciones aceptaban el Sindicato, y cuántas eran. Glisky, en nombre de la comisóin, la contestó que sobre un total de 28 secciones que hay en el ferrocarril, contestaron favorablemente 22, y algunas de las restantes no mandaban delegados por falta de recursos, pero que habían escrito que se solidarizaban con el Sindicato.

Poco antes de este conflicto, entró Figueiras a formar parte de la junta como delegado por la sección Talleres, creyendo que eran en realidad 22 secciones que estaban por el Sindicato.

¿Cómo se declaró, entonces, la huelga sin autorización de los que la iban a hacer? ¿Por qué se hizo ese pliego de condiciones, y se mandó a la gerencia sin saber nada los ferroviarios? Por una "razón" muy sencilla. Los bandidos de la junta sabían que para resolver este conflicto, y cualquier otro que se plantee en lo sucesivo, es necesaria la cooperación de los ferroviarios, y así lo habían entendido la mayoría de ellos al pedir estrechar la mano del consejo de la Federación; pero estos traidores, antes de ver a los obreros unidos, han querido destruirlo todo, haciendo detener a los compañeros que gestionaban esta unión, con el propósito de quedar ellos dueños de la situación.

Supo Figueiras todos estos chanchullos al volver a Rosario, una vez que el consejo de la Federación Ferroviaria gestionó su libertad y la de Díaz; y, al pedir explicaciones de cómo y en qué forma se había declarado la huelga, sólo se le decía que Arias había sido, y que se había fugado, llevándose $ 460 entre estampillas, recibos y efectivo, pero no le daban más explicaciones al respecto.

Una vez declarado el locaut por la empresa a los obreros de Talleres, se encontraban en Buenos Aires Figueiras y Arias, y fué así que el primero propuso a éste el ingreso en la Federación, como el único medio de evitar a los obreros de Talleres un sacrificio en vano, por cuanto la intervención de la Federación, podía influir ante la empresa para solucionar dicho conflicto. Arias aceptó esta proposición y bajó a Rosario a proponerle a la junta y, si ésta aceptaba, se le telegrafiaría a Figueiras para que hiciese estos trámites ante el consejo. En efecto, recibe Figueiras un telegrama en el sentido afirmativo, pero no quiso entregarse de lleno a los trámites susodichos, por no tener una carta o credencial sellada que lo acreditase para salvar ulteriores consecuencias; y se fué al consejo de la Federación Ferroviaria y pidió al secretario citara a los miembros del consejo a reunión para el día siguiente, que vendría una delegación de Rosario con una misión importante.

Ese mismo día partió Figueiras para Rosario, habló a la junta y a cuatro miembros del comité de huelga. Se convinó que se llamaría al Rosario a delegados de las secciones adheridas al Sindicato para que aceptasen el temperamento de la junta, y dos delegados bajarían, en nombre de la junta, al Consejo a poner el Sindicato a disposición de la Federación, para que ésta buscase la

mejor forma de solucionar la situación creada a los obreros de Talleres.

Quién iría a Buenos Aires? Este era el dilema; porque las cosas allí no marchaban de lo mejor, y como nadie quería ir tuvo que volver el "vendido" Figueiras, y se buscó a Díaz que le acompañase, que ni sabía de lo que se trataba; pero se le dijo: apóyele en lo que haga y ésta es su misión.

Díaz y Figueiras fueron detenidos al llegar a Buenos Aires. Pasaron varios días y no se sabía nada de ellos, debido a su incomunicación.

Tardaron seis días en poder decir que estaban presos, pero a pesar de su desaparición, la junta nada dijo a los obreros de Talleres. Y esto es poco, ya que podríamos preguntar:

¿Mandó la junta otra delegación ante el Consejo de la Federación Ferroviaria para que hiciese los trámites que no se habían podido hacer por la detención de que hablamos? No. ¿Llamó a los delegados a Rosario para participarle en que forma se habían hecho los trámites susodichos? Tampoco. Nada de esto se hizo, pero se buscó una casa para comer cómodamente a costa de los ferroviarios, en las afueras de Rosario, en Alberdi, y allí se fraguó un pliego de condiciones, que, sin conocimiento de los ferroviarios, fué enviado a la gerencia, y se hicieron, a la vez, las circulares, donde declaraban aquella pantomina de huelga general, como asimismo un manifiesto que se le envió al comité de huelga de Talleres, diciendo en él que se declaraba la huelga general para las 10 de la mañana del día 3 de junio último, sin haber ni una sola sección que autorizase tal declaración.

Como las cosas estaban turbias, el delegado de Cañada de Gómez y Figueiras insistían en que debía haber más Arias que uno, y el último renunció como delegado de la junta, amenazando a ésta que al día siguiente informaría a los obreros de Talleres de todo lo que había pasado, y fué así que redactó su renuncia, donde hacía cargos a la junta, que, al conocerlos, Cuello, de Cañada de Gómez, pidió que se tratase esa renuncia y se llamase al renunciante; y J. Suñer, delegado de Campana ante la junta, quería retirarse si el renunciante venía. Al levantarse Cuello para buscar a Figueiras con el fin de que aclarase su renuncia, era amenazado por C. Fernández, desde que deseaban a toda costa que las cositas de la junta quedasen tapadas... con tierra.

Se declaró la huelga general sin haber respondido nadie, y se buscaba de hacer ir a tráfico a la huelga, y hasta se mandaba "barras" de compañeros sin conciencia, dispuestos a golpear a Wilhem porque se decía que éste era el obstáculo para que tráfico fuera a la huelga.

Cuando se habían hecho todos estos trabajitos, pasaban ya 24 días y a los obreros de Talleres se les decía que el ferrocarril Central Córdoba, el Provincial de Santa Fe y el Central Norte vendrían en su ayuda. Y no hubo tal cosa.

Todo camarada que proponía entrar en negociaciones con la empresa, era considerado como un vendido, y, cuando llegó el momento que debía venir, esa solidaridad prometida no venía, por la simple razón de que todo lo que se decía al respecto era mentira.

Entonces se pensó en llamar a M. Molina, Domenech y Figueiras, para que se hicieran cargo de la secretaría y de la junta. Y como dichos compañeros no quisieron hacerlo sin que antes entrara la sección a la Federación,—según antes la misma junta lo había pensado—es por esto que se le dice que son vendidos.

Un día, el camarada González, calderero, propone que se envíe una delegación al Ministro de Obras Públicas y explique ante éste la situación creada a los obreros de Talleres. ¿Y qué sucede? Suben a la mesa estos furibundos y hablaron pestes contra esa proposición y, ¡oh, poder del charlatanismo! hacía pocos días se le había pedido al doctor Infante mediara ante el doctor Tuedy para buscar una solución al conflicto; y lo grave del caso, es que esto fué hecho a espaldas de los obreros, pura obra del comité y de la juntita.

La misma noche que la asamblea rechazó el envío de una delegación al ministro, el comité envía dos delegados al... ministro.

¿Qué les parece a los ferroviarios de todo esto? ¿Es posible tolerarlo sin sentirnos heridos en nuestra dignidad obrera, propia de hombres y no de farsantes e impostores?

Que una asamblea desea que salga una delegación a tal o cual parte, es aceptable; pero no en la forma indicada.

Y para terminar; decíamos que hay más Arias que uno y es así. Que no es Arias ,sólo, el que hizo todas estas fechorías que denigran, sino que fué secundado por J. Suñer, J. Abal, Scestronati, Arias, G. Sisón y Pitaluga, el famoso secretario del comité de Sindicato.

Estos son, compañeros ferroviarios y trabajadores en general, los que, en combinación con otros fanáticos que los secundaban, en una casa de un camarada, López, en Alberdi, declararon esa huelga... sin huelguistas, e hicieron pliegos de condiciones.

Mientras que en Italia, Francia, Inglaterra y otras partes del mundo los obreros hacen esfuerzos sobrehumanos por unirse, aquí, estos bandidos hacían detener por la policía a los que buscaban la armonía de la clase obrera.

Rosario, julio 9 de 1919.

Testigo ocular.

MOVIMIENTO OBRERO INTERNACIONAL

FEDERACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE

SU RECONSTITUCION

Congreso efectuado en Amsterdam

Primera circular del Comité Provisorio

A las organizaciones de los obreros del transporte de todos los países.

Camaradas:

Como ya lo sabéis, por distintos telegramas y cartas que os hemos enviado, el 29 de abril último tuvo lugar en Amsterdam una conferencia de delegados de las organizaciones adheridas a la Federación Internacional del Transporte.

Estuvieron representadas:

Inglaterra, por Ernesto Bevin, Harry Gosling y Roberto Williams.

Alemania, por L. Brunner, J. Doring y H. Jochade.

Bélgica, por A. Chapelle y A. Wieme.

Holanda, por S. Van den Berg, E. Bouwman, J. Brautigam y P. Moltmaker.

Indias Neerlandesas, por H. Sneevliet.

La Oficina Internacional temporaria estuvo representada, en esta ocasión, por los compañeros J. Ondegeest y Eduardo Fimmen.

Suecia había enviado igualmente un delegado, M. W. Franzen. Desgraciadamente, a consecuencia de dificultades motivadas por la obtención de su pasaporte, éste no llegó a Amsterdam sino cuando la conferencia había ya terminado su tarea.

La circunstancia de que otros países no hayan sido representados en la conferencia—no obstante haber prometido con anterioridad representarse un número considerable de organizaciones—debe atribuirse en gran parte tanto a las dificultades relacionadas con la cuestión de los pasaportes como a los que ofrecían las comunicaciones postales. En efecto, muchas invitaciones no han llegado a su destino, y otras llegaron a él con demasiada retardo. Prueba de ello es el hecho que, durante las sesiones del congreso, recibimos un telegrama de nuestro camarada Bidegaray, secretario de la Federación Nacional de Obreros Ferroviarios de Francia, expresando que nuestra invitación, enviada el 22 de marzo, no había llegado a su poder sino el 24 de abril. Suponemos que haya ocurrido lo mismo con otras organizaciones, y que debe atribuirse a esa circunstancia la ausencia de varias delegaciones que nos habían participado, previamente, su intención de concurrir a la conferencia.

Además, durante las semanas que precedieron a la conferencia, recibimos comunicaciones de muchas organizaciones, manifestando de que ellas estaban imposibilitadas para enviar delegados, debido a los graves conflictos económicos que estallaban en su país o en su oficio.

No obstante la circunstancia, vivamente lamentada, de que el número de representantes fué en mucha menor del que se había esperado, los delegados asistentes, de los países más arriba indicados, estuvieron unánimemente de acuerdo en que la conferencia debía llevarse a efecto a fin de establecer los primeros fundamentos de la nueva Federación Internacional de Obreros del Transporte.

La conferencia dió excelentes frutos, proporcionando la prueba irrefutable del perfecto espíritu de compañerismo que une a los delegados de los distintos países. Ella ha permitido comprobar, claramente, que la guerra de los capitalistas no ha provocado distanciamiento durable entre los obreros de los distintos países beligerantes, y ha demostrado que todos ellos están poseídos en el mismo grado de esta verdad: que los intereses del proletariado exijen absolutamente que la Federación Internacional de los Obreros del Transporte se halle en estado de reasumir sus funciones lo más pronto que sea posible.

La conferencia tomó las resoluciones que se tranciben más abajo, las cuales, esperamos, merecerán vuestra aprobación.

Sobre la proposición de nuestro camarada Roberto Williams, se adoptó a unanimidad la siguiente:

"Que esta conferencia resuelve reconstruir la Federación Internacional de Obreros del Transporte". Moción que fué completada por la adopción de otra, propuesta y sostenida, en nombre de la delegación británica, por Ernesto Devin, cuyo texto es como sigue:

"Se designará un comité interino compuesto de cinco miembros, en la proporción siguiente: Gran Bretaña, 1, Alemania, 1, Bélgica, 1, Países Escandinavos, 1, y Francia 1, quienes de acuerdo con el secretariado de las organizaciones Neorlandesas se encargarán de la redacción del texto de los nuevos reglamentos que proveerán a la creación de:

1º Un consejo central, donde el movimiento internacional esté representado proporcionalmente, en razón del número de miembros afiliados a las respectivas organizaciones.

2º Un comité ejecutivo, en cuyo seno se hallen representados, por lo menos, cinco países, y en el cual, los miembros—que pueden ser convocados en circunstancias urgentes,—se reunirán, por lo menos, cuatro veces por año.

3º Los reglamentos de dicha institución determinarán la administración de la Federación por subdivisiones, a fin de crear secciones encargadas de examinar y reglar las cuestiones que les conciernen más particularmente, como ser:

a) Los obreros marítimos.

b) Los obreros ferroviarios.

c) Los obreros de los dockers y portuarios.

d) Los obreros de vías, tráfico y transporte.

e) Los obreros de la navegación interior.

El comité provisorio se reunirá y presentará una relación a un congreso internacional que se celebrará con anterioridad al mes de octubre de este año, y que presentará su relación, así como el proyecto de carta orgánica, en el más breve plazo posible.

"Cada país, no representado en la conferencia de Amsterdam, será invitado a dar su aprobación a las decisiones de la mencionada conferencia, y habiendo sido ella obtenida, se le considerará como adherente, a partir del 1º de enero de 1919."

En lo que concierne a la composición del comité de urgencia, mencionado en el primer párrafo de la resolución que precede, la conferencia emitió su deseo de que Francia nombre su delegado al camarada Bidegaray, representante de los obreros ferroviarios franceses, y que los países escandinavos fuesen representados en el seno del referido comité por C. Lindley, por ser éste una de las personalidades más destacadas en el antiguo movimiento de los obreros del transporte.

He aquí el texto de la tercera resolución que fué aprobada y que se pronuncia sobre la guerra submarina:

"La presente conferencia de la Federación de los Obreros del Transporte, recordando los terribles perjuicios y de la pérdida de vidas humanas causadas por la guerra submarina alemana.

Recordando igualmente que el número de aquellos que han perecido en el mar por consecuencia de ese procedimiento de lucha asciende a 20.000, hace un llamado enérgico a los representantes de las organizaciones alemanas para que ellos realicen todos sus esfuerzos, a objeto de inducir a su gobierno a que asegure una indemnización satisfactoria a las familias de los obreros marítimos que fueron muertos o mutilados por la acción de los referidos submarinos".

Luego fué resuelto que la sede de la Federación Internacional sea provisoriamente instalada en Amsterdam y que el comité ejecutivo se componga de las organizaciones adheridas holandesas, en la proporción que corresponda al número de miembros que ellas cuenten.

Dicho comité estará encargado de la dirección cuotidiana, así como de la reglamentación de los asuntos corrientes de la organización.

Para las cuestiones importantes deberá entenderse con los representantes de los otros países, de conformidad con el primer párrafo de la resolución Bevin.

Fué acordado también que las cotizaciones sean percibidas provisoriamente, de acuerdo con lo estipulado en los antiguos estatutos (sea 6 pfennings por miembro y por año) a partir del 1º de enero de 1919.

Sobre la proposición de los camaradas ingleses, fué convenido que la mencionada cotización será pagada aceptándose el valor monetario anterior a la guerra, de manera que la internacional no sufra mucho por la depreciación que experimenten actualmente los valores alemanes.

La conferencia, al aprobar esta proposición, expresó su anhelo de que las organizaciones no representadas en ella, aprobaran sus resoluciones.

Al mismo tiempo se juzgó oportuno que en el caso que las organizaciones de un país cualquiera se dirigieran a las asociaciones adheridas con el propósito de solicitarles socorros pecuniarios, dichas asociaciones no accederán a tales pedidos de inmediato, sino que los elevarán al conocimiento del comité interino de Amsterdam, el cual hará llegar entonces a todas las organizaciones adheridas una solicitud debidamente fundamentada.

La conferencia creyó conveniente tratar de subsidiar en todo lo posible a un gran número de organizaciones de los países beligerantes, que se hallan en un estado de extrema miseria, con el objeto de lograr la unidad posible, de manera que la recontrucción de nuestras organizaciones de obreros del transporte pueda efectuarse en una forma sistemática.

Finalmente la conferencia encargó al comité provisional de Amsterdam la preparación de un informe detallado de los trabajos de la conferencia en los idiomas inglés, francés y alemán con el objeto de hacerlos conocer de todas las organizaciones del transporte y de efectuar las gestiones preparatorias para la realización de un nuevo congreso general de la Federación Internacional, el cual deberá celebrarse, si ello fuera posible, en el transcurso del mes de octubre del corriente año.

En la confianza de que vuestra organización estará de acuerdo con las resoluciones adoptadas por la conferencia, y que ella se halla dispuesta a volver a ocupar su puesto en la Internacional de los Obreros del Transporte, os envío, camarada, mis particulares saludos. por el comité provisional.

Fdo.: **Edo. Fimmen,**
Secretario.

FRANCIA

Desarrollo alcanzado por la organización ferroviaria

Diez años ha, la organizalción ferroviaria francesa parecía completamente aniquilada. El movimiento llevado a cabo en ese entonces, en procura de mejoras, fué completamente sofocado por el gobierno que presidía el célebre Briand.

Como consecuencia de las arbitrarias medidas del gobierno, no sólo los obreros vieron defraudadas sus aspiraciones, sino que las empresas aprovecharon las circunstancias favorables que se le presentaron como consecuencia de la militarización, para seleccionar al personal.

Los obreros y empleados más activos y capaces que se habían destacado en la organización, no fueron readmitidos. La organización vió reducidos sus adherentes a menos de un tercio.

Las empresas francesas creían en ese entonces que con esas medidas severas pondrían fin a las agitaciones.

Los ferroviarios franceses, cuando conocieron las verdaderas intenciones del gobierno y de las empresas, comprendieron que su organización sindical era más necesaria que nunca, y, en este sentido, intensificaron su actividad.

De inmediato llevaron a cabo un intenso sabotage, que tuvo como resultado la readmisión de todos los elementos que las empresas habían exonerado por peligrosos. Más adelante, modificaron su sistema de organización, con lo cual se consiguió unir en una sola entidad federativa a todo el proletariado del riel.

Los ferroviarios de Francia, animados de un claro espíritu de clase, forman parte, también, de la institución nacional de los trabajadores del país.

A fin de que los compañeros puedan apreciar el espíritu que anima a los ferroviarios franceses,, insertamos a continuación, la siguiente nota aparecida en el diario "La Vanguardia", que se refiere al último congreso de los trabajadores del riel:

El congreso de la Federación nacional de los ferroviarios, en Francia, se ha reunido a mediados de mayo último.

Tomaron parte en él 727 delegados mandados por 468 sindicatos, que en total representaban 237.500 afiliados al día con sus cotizaciones.

Después de interesantes y animados debates sobre asuntos de orden local o doctrinario, el congreso votó la moción siguiente, que sintetiza las ideas emitidas y formula la orientación que el gremio se ha dado:

"El segundo congreso nacional de la Federación de los ferroviarios, llamado a determinar el acrecentamiento de su poder de acción corporativa y social, comprueba la marcha continua de su reclutamiento y el refuerzo de sus efectivos; a esa fuerza creciente, asociada a la de la Confederación general del trabajo, atribuye los resultados que acaban de conseguir los ferroviarios de este país.

Considera que los primeros pasos de la etapa han sido franqueados con la obtención de la jornada de ocho horas, la escala de los salarios fundada en 2.400 francos anuales, y el establecimiento del estatuto del personal.

Ve en el funcionamiento de las comisiones mixtas una garantía determinante de los resultados conseguidos y un debilitamiento del poder patronal, en beneficio del control obrero, que se ejerce mediante la organización obrera.

El antagonismo de las clases creado por el sistema de producción capitalista no excluye el control obrero, que sólo las organizaciones obreras poderosas son capaces de ejercer útilmente. Por consiguiente, el congreso declara que la práctica de ese control no puede mirarse como una forma de colaboración entre la clase obrera y la clase capitalista.

También declara el congreso que la nacionalización de los ferrocarriles es otra de las estaciones de la etapa a franquear para llegar al ideal de transformación social y la emancipación total de los trabajadores del riel y del proletariado entero.

Conviene notar que ha sido entregado a la cámara de diputados un proyecto de nacionalización de los ferrocarriles, y, por consiguiente, la acción de nuestra federación debe tender a conseguir la rápida sanción de esa ley.

Conviene notar también que la explotación de los transportes por vía férrea comporta inmediatamente la unificación de todas las líneas ya reconocidas por el gobierno, con el control de nuestra organización de clase.

De conformidad con los principios del sindicalismo, el congreso resuelve mantener la Federación de los ferrocarriles en el rumbo de la neutralidad y de la independencia frente a todos los poderes.

De perfecto acuerdo con la Confederación general del trabajo, la Federación perseguirá la aplicación de los resultados conseguidos, la conquista de otras reivindicaciones particulares a los obreros del riel y la realización del programa confederal. Siguiendo esa actitud, tratará de alcanzar por todos los medios posibles la conquista de los medios de producción, lo cual sigue siendo el objetivo revolucionario de la clase obrera en sus aspiraciones de emancipación.

La Federación de los Ferroviarios se asocia de antemano a las decisiones que tome la Confederación general de los trabajadores para impedir las intervenciones armadas, cuyo objeto es aplastar las revoluciones de Rusia y de otros países.

Participará en toda acción cuyo fin sea exigir la amnistía inmediata, plena y total para todos los condenados políticos y militares".

ITALIA

Noveno congreso ferroviario

Convocado por el Sindicato, efectuóse en Turín, durante los días 2, 3, 4 y 5 de abril el noveno congreso de los obreros y empleados ferroviarios. Este es el primer congreso que los camaradas italianos pudieron realizar desde la iniciación de la conflagración europea.

De la memoria presentada al congreso por el Comité Central, se desprende que no obstante los graves inconvenientes y peligros que hubo que afrontar, la organización ha experimentado un notable progreso. Además de haber aumentado el número de asociados, la fuerza de la organización se acrecentó con la incorporación a la misma de las pequeñas fracciones, que, por causas diversas, habían constituído organizaciones autónomas. Por tales circunstancias, el poder de la organización es hoy más grande que nunca, desde que el proletariado ferroviario italiano, superando prejuicios y mezquinos egoísmos, ha sabido concentrarse en una sola entidad.

PORTUGAL

Huelga general ferroviaria

En el momento que escribimos, los camaradas ferroviarios de Portugal hállanse en plena lucha para obligar a los explotadores a reconocer los derechos del personal.

A pesar de la rigurosa censura telegráfica, de las noticias fragmentarias que nos llegan se desprende que, no obstante el apoyo que el gobierno presta a las empresas, el personal lucha con tesón y anula los obstáculos con que se pretende detener su avance.

Como resultado de la intervención de elementos ineptos que pretenden reemplazar a los huelguistas, se produjeron diversos descarrilamientos.

En esta lucha, además de mejoras de orden económico, los compañeros portugueses tratan de imponer el reconocimiento de su organización, que las empresas, allá como aquí, se obstinan en desconocer.

Interpretando el sentimiento unánime de los ferroviarios argentinos, auguramos que los esfuerzos de los ferroviarios lusitanos, sean coronados por un completo triunfo.

ACTOS OFICIALES

Reuniones del Consejo Federal

SESION EXTRAORDINARIA DEL 10 DE JUNIO

Presentes: 9 miembros. Ausentes: 6, pertenecientes 2 a Boulogne, Once C.B.A., San Martín, Buenos Aires Sud y Alianza.

Preside Negri.

El secretario informa que se ha convocado una reunión con objeto de tomar en consideración el decreto del Poder Ejecutivo—publicado en "La Vanguardia" el sábado último—por el cual se emplaza a las organizaciones para que en el término de cinco días presenten al Poder Ejecutivo los candidatos para integrar el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias en representación del personal.

Un consejero manifiesta que ha conversado con los compañeros de la comisión directiva de "La Fraternidad", quienes le han asegurado que la Federación no tendrá representación por carecer de personería jurídica, y hace notar además que éste parece ser el propósito del Gobierno, desde que él omitió de notificarnos oficialmente.

Por lo tanto, entiende el opinante, que si fuera así, en vez de presentar nuestros candidatos, debiéramos, nosotros, tratar de apoyar la presentación que hará "La Fraternidad", y evitar así la intervención de la Asociación Ferroviaria Nacional.

A este respecto, varios miembros hacen notar que la ley no hace ni alusión siquiera a la personería jurídica. De modo, pues, que si el decreto establece esa limitación, es un error que posiblemente será modificado. Además, se hace notar también que si la Federación no tiene personería jurídica, en cambio su existencia está legalmente reconocida por una serie de actos del Gobierno, que se refieren expresamente a ella.

Por esto se resuelve aconsejar a los secretarios seccionales, la designación de dos candidatos oficiales por la Federación, conviniéndose, además, que si no se quisiera admitir nuestra presentación, la Federación apoyará a "La Fraternidad" para que ella obtenga tres representantes.

Acto seguido se pasa a cuarto intermedio, para reunirse con los secretarios seccionales.

REUNION DEL CONSEJO FEDERAL Y SECRETARIOS SECCIONALES

Presentes los secretarios de siete secciones.

Preside Breta, miembro del Consejo Federal.

El secretario del Consejo Federal informa a los presentes de la causa que determinó la convocatoria de esta reunión, y expone a la vez las conclusiones a que ha llegado el Consejo Federal en la sesión que acaba de celebrar.

Varios de los secretarios emiten sus opiniones, en un todo concordante con la del Consejo.

Una vez agotado el debate, se pasa a nombrar los candidatos, resultando electos los camaradas Negri y Suárez Sánchez.

Se nombra, además, una comisión, para que lleve al ministro de Obras Públicas nuestra resolución, y acto seguido se da por terminada la reunión con los secretarios.

CONTINUACION DE LA SESION DEL CONSEJO

Terminada la reunión con los secretarios, el Consejo Federal reanuda su sesión.

Huelga del Central Buenos Aires

Se trata en primer término la huelga declarada por el personal del ferrocarril citado.

El secretario informa de cómo se produjo esa huelga, haciendo constar que el Consejo ni siquiera fué notificado oficialmente. Advierte que el sábado, a última hora de la tarde, concurrió el secretario de la sección Chacarita, quien entregó una copia de la nota pasada a la gerencia, por la cual se emplazaba a la misma a contestar el petitorio antes del domingo a la noche.

Agrega el informante que en esa oportunidad se enteró también de que esa mañana una comisión del personal habíase entrevistado con los representantes de la empresa, y que éstos habían pedido una prórroga hasta el lunes, a lo que la comisión accedió.

En vista de carecer de una información directa y amplia, acuérdase invitar a la

comisión de las secciones Once y Chacarita y al comité de huelga a una reunión a efectuarse el jueves 12, a las 6 p. m.

Integración del Consejo Federal

Se acuerda dirigirse nuevamente a la sección Boulogne para que nombre las personas que deben reemplazar a los ex miembros del Consejo.

Después de tratar varios asuntos de orden interno, dióse por levantada la sesión.

SESION DEL 12 DE JUNIO

¡Presentes: 10 miembros. Ausentes: 5, pertenecientes a Boulogne, San Martín, Alianza y Talleres.

Asiste una comisión del ferrocarril Central Puenos Aires.

Huelga del Central Buenos Aires

El secretario da cuenta de que, con motivo de la declaración de huelga, la policía obstaculiza las reuniones y persigue y detiene a los ompañeros más activos. Agrega que el número de detenidos alcanza a 11, y que, en virtud de las gestiones hechas, 7 de éstos deben recuperar esta noche la libertad.

La le los restantes se prometió concederla dentro de breve.

En seguida, los compañeros del Central Buenos Aires explican el origen y el desarrollo del conflicto.

En el curso de la discusión, se evidencia que este movimiento se llevó a cabo con absoluta prescindencia de la Federa ción, y ellos así lo reconocen, dejando constancia que cualesquiera que fueran sus resultados, a ellos incumbe la responsabilidad que pudiera haber.

Se levanta la sesión, siendo las 9.30 pasado meridiano.

NI TEMOR NI ODIO

Un militar estudioso y observador, pero poco dueño de sí mismo y un tanto imprudente, ha perdido lastimosamente el tiempo en querer demostrar las causas por las cuales no se adhiere a la "Liga Patriótica".

Cohibido por su condición de militar con mando de tropa, o presionado por el ambiente que le rodea, que no lo asimila, pero al cual no osa sustraerse, el capitán Aníbal Montes, da la sensación de haberse asustado de su propio pensamiento y no ha ido en su artículo—que refiriéndose a la "Liga Patriótica", publicó en "La Voz del Interior", de Córdoba—hasta donde, lógicamente, debía llegar con la valentía y la franqueza propias de un hombre de armas. Más aún; traicionando, acaso, sus propias convicciones, extremó la palinodia, llegando hasta hacer esta temeraria afirmación: "Ante estos hombres—los obreros organizados—se levanta como un bloque amenazador la "Liga Patriótica Argentina", organizada en todas las ciudades y pueblos importantes de la República; por eso la "temen", y aquellos que ven en ella un obstáculo para sus exigencias, la "odian".

Y eso no es cierto, capitán; nosotros, los que a cara descubierta, a la vista de todo el mundo, luchamos desde nuestras organizaciones gremiales contra la explotación capitalista—no de algunos capitalistas, sino contra la explotación en sí misma, como sistema de relaciones sociales—no tememos a la liga ni a los "ligueros". Baje, capitán, a esta ciudad y venga a nuestras reuniones, pulse su espíritu y observe sus gestos, y verá si hay temor a la liga de los mercenarios del patriotismo argentino. No, está equivocado capitán; los obreros no le temen a la liga ni a ninguna otra que pueda surgir en su lugar.

Tampoco la odiamos. Sus componentes, en cuanto son sinceramente patriotas, nos inspiran compasión; nos apena verlos servir de instrumentos de quienes, poco escrupulosos, explotan sus sentimientos en perjucio del propio pueblo argentino y con peligro de la nacionalidad. En cuanto a los otros, a los dirigentes, a los que manejan los menguados grupos de patriotas con patente, a esos que negocian con el sentir sincero e ingenuo de pobre gente que, debiendo estar con nosotros, está en contra nuestra por la sugestión de unos cuantos charlatanes deshonestos, a esos vividores del patriotismo los despreciamos. Los despreciamos por lo que valen, por lo que son y por lo que hacen.

Y si no puede bajar a esta capital, señor Montes, vaya a los locales obreros de esa Córdoba, de tan grande fama reaccionaria, ausculte las palpitaciones de los que en ellos se reunen, escuche sus palabras observe su actitud y diga si esos rudos obreros que con toda decisión y valentía luchan contra lo más poderoso, temen u odian a la liga. Vaya a Mendoza, a Tucumán, recorra las riberas del Paraná y del Uruguay, visite los embarcaderos del Río de la Plata, dése una vuelta por la Costa Sud o intérnese en las selvas chaqueñas y misioneras, y vea con sus propios ojos, si los obreros que elaboran la riqueza argentina, temen a la liga de los parásitos.

¿Quiere más? ¿Quiere penetrar el pensamiento y pulsar el sentimiento del criollo genuino, del autóctono, del que se siente orgulloso de su nacimiento? Recorra las campañas argentinas, preste oído atento al rumor que de ellas emerge, interprételo, no hay duda que en él usted reconocerá el lamento de Santos Vega, expropiado y rebelde a la explotación capitalista, hecho expresión concreta de los anhelos de los trabajadores de nuestros campos.

Vaya, capitán, vaya y compruebe sobre el terreno, allí donde el esfuerzo obrero amasa la fortuna de muchos de nuestros grandes patriotas, como el pensamiento de esa gente se dirige hacia nosotros, los "agitadores", que somos los únicos que los instigamos a defender su vida y la de sus hijos de la voracidad capitalista.

Vaya y compruebe como el alma adormecida de los criollos despierta, no para arrojar de su lado al compañero nacido en tierras extrañas, sino para tenderle fraternalmente su mano en señal de ilimitada e indisoluble solidaridad en la lucha contra el común enemigo. Ellos no temen a la liga ni la odian, porque no la conocen. Y cuando la conozcan, sentirán por sus directores un profundo desprecio, tal como nosotros.

Esa entidad, señor capitán, de argentina no tiene más que el nombre. Ella—como usted está obligado a confesar—nada ha hecho, nada hace, ni hará nada para poner término a la vergonzosa especulación que se hace con el proletariado agrícola. Tampoco hará nada contra los empresas extranjeras que se levantan contra las leyes del país y se jactan de ello. ¿Quién ignora que la liga y los patriotas de "botoncitos en el ojal", no han tenido ni tienen la menor palabra de reproche contra las empresas ferroviarias que han desacatado abiertamente las leyes 5315 y 9653? A pesar de esa actitud, que nos humillaba, ningún "patriota" oficial protestó, y los diputados y senadores—que en su mayor parte se dicen miembros de la liga que se jacta de defensora de la nacionalidad y del orden—en vez de exigir su cumplimiento, han dictado una nueva ley (número 10.650) legalizando esa conducta ilegal y eximiendo a las empresas de las obligaciones que le imponía la ley 9653. Esos mismos patriotas y defensores de las instituciones, tratan en estos momentos de conceder a las empresas el "privilegio" de no pagar los impuestos municipales, actitud que hace indigno contraste con la que sobre el mismo asunto se observa en Europa, donde día a día impónese a las empresas y al capitalismo en general nuevas obligaciones.

Estos hechos, más que toda la propaganda doctrinaria, son los que hacen que el proletariado pierda cada vez más su confianza en las instituciones oficiales. Y esta corriente sentimental puede ser contrarrestada, haciendo desaparecer las causas, pero no con carteles y banderitas, como pretende la liga.

Esa entidad, según uno de los últimos carteles, busca abaratar el alimento, el abrigo y el albergue. Pero, ¿quién puede tomar en serio eso, cuando su presidente, en su calidad de abogado, ha patrocinado a los almaceneros—que son principales agentes del encarecimiento—y en defensa de los molineros, la misma persona gestionó una prima para la exportación de los productos harineros, medida que, además de asegurar la ganancia de un grupo de capitalistas con el dinero arrancado a la población, tuvo como resultado inmediato un mayor encarecimiento del pan?

Por otra parte, ¿quién no ve el carácter brutalmente de clase de ese pretendido patriotismo y apego a la legalidad? Hasta ayer todos nuestros tribunales reconocían como legal la aplicación de la lista negra, o sea el boycott apitalista, en cambio, hoy esos mismos funcionarios están acumulando una montaña de sofismas con objeto de hacer aparecer como delictuoso el boycott ejercido por los obreros, que, en último análisis, se reduce al derecho inalienable y sagrado que toda persona tiene de trabajar en las casas y condiciones que estime conveniente.

Y mientras se continúe en esta obra, o, como dice el militar que nos ocupa, mientras se ofrezcan "argumentos" de esta índole, la masa obrera, forzosamente, tendrá que perder su confianza en el Estado, y el espíritu nacional será reemplazado por el de clase, que es, después de todo, lo que caracteriza e inspira los actos de los capitalistas, aun cuando estos hipócrita e intencionalmente, tratan de cubrir su miseria y sus lacras bajo los pliegues de la bandera nacional.

Teófilo Banegas.

Movimientos e Informes Seccionales

TANDIL

Obra infame

Los que luchamos porque nuestra Federación sea siempre un organismo sano y fuerte, tenemos por fuerza que tomarnos la tarea de velar por su saneamiento. Y, cuando se encuentra a un personaje como el que voy a nombrar, no es posible guardar silencio, aunque sea un tanto ingrato y molesto el tener que hacer público los nombres de ciertos traidores, por más que a simple vista, parezca poco útil el tener que ocuparnos de ellos, pues como muchos podrían objetarnos con razón, hay otras cuestiones más fundamentales para discutir y que nos ilustrarán más. Pero, como el propósito que me guía es que tomen nota algunos y evitar que se ilusionen mucho con las promesas de ciertos inspectores, prestándose menos a ser sus instrumentos, debo hacerlo.

El traidor Carlos M. Fontané—hijo de un inspector de guardas, sección Plaza,—se hallaba de garitero en Empalme Barrow, cuando se declaró la huelga de abril de 1918. El inspector de Tres Arroyos lo mandó a relevar a 3 gariteros que estaban en huelga en Empalme Gardey, quedando después sin trabajo 2 de ellos. Desde entonces se ha convertido en el más vil instrumento del citado inspector, y, como dicho sujeto tiene muchas aspiraciones, está dispuesto a hacer todo lo que manda el amo. En recompensa de esa traición, pues, se le dió el puesto de guarda carga.

Y es así como ahora tiene la misión expresa de hacer propaganda para que el personal ingrese a la "Asociación Ferroviaria Nacional", encontrando como era de esperar la más completa indiferencia de parte de todos, desde que no podía ser de otra manera. Todos los compañeros están completamente convencidos de que las únicas organizaciones que defienden los verdaderos intereses y derechos de los ferroviarios, son la Federación y "La Fraternidad".

Así que ya ven, camaradas, el papel bajo y denigrante que desempeña este sujeto, cuando hay inspectores como el de ésta, por ejemplo, que, por carecer de los conocimientos técnicos indispensables para desempeñar sus funciones como inspector, no hace nada más que perseguir a los camaradas conscientes, y sobornar, además, a los más timoratos, convirtiéndo a otros en instrumentos de sus planes siniestros. Pero, ya llegará el día en que la gerencia se dará cuenta que con esta clase de inspectores que buscan perjudicar a su personal por medios despóticos e ilícitos, no va a marchar mejor el ferrocarril.

Ese día llegará, compañeros, cuando todos los ferroviarios estemos unidos y cada uno en su puesto. Mano a la obra, pues. ¡A ingresar a la Federación y a "La Fraternidad"! Por que nuestra propia dignidad y conciencia así lo exijen!

Aniversario de "La Fraternidad"

El 20 de junio a la noche ha sido festejado con mucho éxito el 32 aniversario de "La Fraternidad", con un baile familiar y conferencia. Esta estuvo a cargo del compañero Anacleto A. Farías, invitado especialmente, quién en un elocuente y sintético discurso puso de relieve la acción desarrollada por "La Fraternidad", en beneficio de sus asociados, haciendo votos por la unidad de acción en lo futuro sobre unas bases sólidas e inteligentes de la gran familia ferroviaria.

A dicha fiesta fué invitada también la comisión de la Federación, la cual ha traído las mejores impresiones, que no ha decaído ni un solo momento, dado el entusiasmo y la alegría que reinaba entre todos los concurrentes.—**Corresponsal.**

BUENOS AIRES SUD

Aumento de la cuota a los afiliados

Habiendo sido aprobado por gran mayoría el aumento de la cuota a un peso, a partir del 1º del corriente, se notifica a los asociados que se hallen atrasados en la cotización, que tienen plazo hasta el 30 de septiembre próximo para ponerse al día, pasada cuya fecha tendrán que pagar las cuotas atrasadas de acuerdo al aumento aprobado.

A fin de que los asociados no se atrasen en el pago mensual de sus cuotas, se les recomienda pasar por la secretaría, la que está abierta los días hábiles de 8 a 10 p. m., y los domingos de 9 a 11 a. m., pues el cobrador, a pesar de su buena voluntad, no puede cobrar por diversas circunstancias a una gran parte de los afiliados.

Se recomienda, a la vez, a los camaradas, que, si saben que algún asociado no recibe "El Obrero Ferroviario" a domicilio, le aconsejen el envío de la dirección y número de matrícula a la secretaría, a fin de remitírlelo cada vez que aparezca. Es conveniente que todos los federados lean el periódico, por el cual se enterarán de muchas cosas útiles.

Inauguración de la biblioteca

El 25 del corriente a las 8 p. m., en el local social, Salta 2142, se inaugurará la Biblioteca de esta sección, cuyo nombre es "Ferroviarios en Marcha", la que desde ya cuenta con un buen número de libros instructivos.

Celebrando dicho acto, el compañero J. Della Latta dará una conferencia sobre la misión educadora de las bibliotecas obreras.

Quedan invitados, pues, todos los afiliados de la sección.

SEVIGNÉ

En todas partes se padecen elementos perjudiciales, los unos por ser meramente negativos, y otros por su acción corrosiva y disolvente en el seno de las agrupaciones obreras que los soportan sin poder asimilarlos a sus organismos, debido a su naturaleza refractaria y por no tener la fuerza suficiente para eliminarlos como hacen los organismos sanos, que no consienten cuerpos extraños.

Consientásenos esta definición, un tanto médico-química, para dar una idea cabal de lo que nos pasa a los federados de esta sección con algunos sujetos que son de lo peorcito que por acá tenemos en materia de mal compañerismo.

Estos malos compañeros de trabajo son el guarda-breck Guillermo Meister y el jefe Canessa, los cuales no desperdician ripio para hacer de las suyas en su propio beneficio y en perjuicio de los demás. Para conseguir la ejecución de lares designios perjudican sin consideración el servicio y el trabajo de otros compañeros .

Como no nos gusta hablar sin poner un ejemplo práctico, allá va uno: el 10 de julio se le dió franco semanal al guarda Meister ,desde las 9.30 a. m. del día citado hasta las 5.35 del día 12, correspondiéndole por lo tanto salir con tren especial de gallineros a las 3.25 del día 13, y al guarda Cunceiro con un especial carga de Dolores, poco después de las 9 de la noche del día 12. Pero como el bachiller Meister quería pasarlo en su casa el domingo, que era 13, hizo un arreglo con el jefe Canessa, por el cual resultaron invertidos los servicios; él se fué con el tren de carga y a Counceiro le dieron el especial de gallineros, perjudicando a este compañero en su horario.

El mencionado Meister hace una activa campaña en contra de la organizaión, y quien lo haya oído argumentar en tales ocasiones se habrá dado cuenta de que la desconoce del modo más completo y lamentable. Cuando, con el tiempo, este hombre comprenda cuál es su posición en la vida social, esperamos que sentirá remordimiento de lo que hace y un poco de vergüenza por su actuación pasada, ya que no se ajusta a los sentimientos e ideas que deben regir la vida y acciones de un trabajador consciente como tal de sus derechos y deberes.

La desesperación de un inspector

Los lectores creerán, sin duda, que Sevigné es poca... cosa; pues están equivocados. Sevigné tiene como todo pueblo que se respeta, tipos que sirven de pasto a la maledicencia. Y sino, ahí nomás está el inspector del galpón de locomotoras, que desconsolado por la desaparición de la mal afamada "Asociación Ferroviaria Nacional", descarga su pena sobre los inocentes obreros que tiene a sus órdenes. Rabioso como está, su mayor placer dentro del estrilo que lo hace bramar, es hacer rabiar a sus subordinados.

Así, por ejemplo, hace salir como pasaleña a empleados recién entrados al servicio de la empresa, dejando en el galpón a otros más antiguos y que por esto mismo les correspondía hacer este servicio. Las horas extras sólo las abona con el 25 o|o, tanto que sea de día como de noche. El franco anual, según él no pertenece al personal de galpón. Los limpiadores que se hallan en condiciones para rendir examen, los posterga y sólo lo hacen aquellos que son de su agrado.

Para comprobar esto debería venir un inspector nacional, que no hiciera como siempre saben hacer, que se conforman con averiguarlo de los jefes, olvidando a los interesados.

Otro inspector que podríamos aparejar al mister de locomotoras, es el inspector de tráfico, sección Mar del Plata. Al personal de la estación Guerrero lo tiene sin darle el franco que le corresponde desde el primero de año actual, a pesar de haberlo solicitado. Se excusa diciendo que no tiene relevantes. Hay que decirle que se deje de embromar, ya que si quiere, puede encontrar relevantes cuantos quiera con solo readmitir a los compañeros que la empresa dejó en la calle.—**Corresponsal.**

LLAMADO

A los ferroviarios de Casa Amarilla

A llegado el momento, camaradas, en que más que nunca debemos concurrir a robustecer nuestra organización, para así poder realizar nuestro justo anhelo. Ahora que "La Fraternidad" está de nuestro lado; ahora que casi la totalidad de las organizaciones obreras del país, tratan de aunar sus esfuerzos para resistir la avalancha de reacción burguesa, que se cierne sobre ellas, ahora, repito, es el momento de que los ferroviarios de Casa Amarilla, sintiéndose obreros y solidarios con sus compañeros de todos los oficios, acudan presurosos a alistarse en las filas de su organización, para agregar al frente único una unidad más de resueltos y aguerridos luchadores.

Tomemos el ejemplo, compañeros, de la Federación Obrera Marítima, como la demostración irrebatible de lo que pueden los trabajadores cuando, unidos y resueltos, no quieren dejarse pisotear por nadie y, sobre todo, cuando están dispuestos a imponer al capital las mejoras que ellos conceptúen impostergables.

Yo, como ferroviario que está en las mismas malas condiciones de todos; yo, que tengo un modo de pensar propio, como sin duda han de tenerlo todos los camaradas de la república, desearía ver a todos organizados en nuestra Federación, que es la única que podrá imponer respeto al capitalismo voraz que quiere usufructuar nuestro esfuerzo. Ella es la única, vuelvo a decir, que puede conseguir lo que los ferroviarios necesitamos, y que no entro a detallar, pues está en la conciencia de todos lo que más perentoriamente necesitamos los trabajadores del riel.

Pero, primero hay que fortalecer a nuestra Federación, para que podamos sentirnos capaces y dispuestos a concluir con los abusos e injusticias con que se complacen en someternos, a veces sin necesidad,—a puro capricho—los superiores y tinterillos de toda categoría, que no tienen bastante hombría para solidarizarse con nosotros en la Federación Ferroviaria, como debían de hacer estos últimos, ya que a los primeros no los queremos ni a cañonazos.

Cuando sepan las empresas que no hay uno sin organizar, respetarán más, mucho más al obrero. Y lo respetarán más porque la fuerza estará de nuestra parte. Y esa fuerza al servicio de una voluntad inquebrantable—la voluntad soberana de todos—que sabe lo que quiere y lo que hace, hará milagros.

Un Entusiasta.

TOLOSA

Cómo se reparan las injusticias de los jueces

La serie de movimientos parciales que por diversos motivos se produjerin después de la gran huelga de octubre de 1917, dió origen a la formación de infinidad de procesos por instigación de los directores de las empresas que, luego, por obra de los señores jueces fueron traducidos en condenas que no bajaron de cuatro meses de arresto, o en su defecto, una suma de dinero, según el tiempo señalado.

En esta oportunidad, los propósitos perseguidos por los representantes de las empresas han sido secundados por completo por los encargados de suministrar justicia. Unicamente que en vez de obtener el fin propuesto, han logrado llevar al convencimiento de innumerables trabajadores la verdadera misión de la justicia y han predispuesto su ánimo para luchar con mayor entusiasmo y energía que hasta entonces. Han llevado, es cierto, al encierro por unos cuantos meses a varios de los más entusiastas y abnegados luchadores de la Federación Ferroviaria, pero como se trataba de obreros organizados, bastó que su organización se pusiera en campaña para lograr que durante la detención no les faltara absolutamente nada y que sus familias percibieran el sueldo perdido por tal motivo.

De todas las secciones, la más castigada ha sido la nuestra, pues ha alcanzado a cerca de "cincuenta" condenados, de los cuales pudo conseguirse el indulto del presidente de la República, en virtud de las gestiones que llevaron a cabo la Federación Ferroviaria y la Federación Obrera Regional Argentina.

Aun cuando el indulto vino a salvar una injusticia de los jueces, ésta se consumó en parte, pues la detención sufrida alcanzó a tres meses, plazo que obligó a los camaradas a desplegar una gran actividad para poder recolectar los fondos necesarios para cubrir las enormes erogaciones que demandaron la ayuda, etc. Cerca de "mil" pesos mensuales se ha necesitado para ello, suma que pudo reunirse a pesar de la vigilancia y obstáculo de los superiores, que deseaban verlos sufrir las más grandes privaciones a objeto de que en ellos cundiera la desmoralización.

Hay que tener bien presente que la sección Tolosa había quedado bastante desorganizada a causa del fracaso de la huelga de abril de 1918, pero como se ve ello no ha impedido a los compañeros desarrollar, activa, conscientemente, el verdadero sentimiento solidario que en tales casos es menester prestar.

Hoy que esas preocupaciones no existen hacemos esta breve reseña para satisfacción de los compañeros ferroviarios que no ignoraban la existencia de los detenidos, pero que indudablemente desconocían de qué modo se habían conducido sus hermanos de trabajo.—**Corresponsal.**

CAÑADA DE GOMEZ

Convocatoria

Se advierte que en esta sección, las reuniones de la comisión administrativa se efectúan todos los viernes a las 8 p. m., y el tercer viernes de cada mes tiene lugar la asamblea general ordinaria de los asociados.

Un paso a nivel fatal. — Anomalía que no se remedia

El día 10 del corriente, a las 7.15 a. m., el llamador Orestes Malacarne, de 16 años de edad, fué apretado por un corte de vagones en el paso a nivel de la calle General Mitre y Balcarce. Era empleado del galpón de máquinas de ésta hacía cuatro días que se le había dado trabajo

Ya en otra oportunidad ,el camarada Ambrosio Lorenzo estuvo a punto de perder una pierna por accidente en el mismo lugar, lo cual dará idea de lo peligroso que resulta para el tráfico el constante estacionamiento de trenes en un pasaje público de tanto tránsito como es al que nos referimos .Sin embargo, esa situación no se remedia, a pesar de las protestas de la comisión de fomento, que ha señalado como un peligro público ese estacionamiento, dado que a los transeuntes y personal de servicio no le queda otra alternativa que pasar por encima o por debajo de los vehículos, o hacer esperas interminables, cosa que la mayor parte no está en condiciones de hacer, y al número de éstos pertenecía el difunto, que, por razones de su servicio, debía marchar con rapidez y afrontar la contingencia que tan caro le costó. De resultas de ello, este menor falleció el día 10 a las 5 p. m., y el 11, a las 3.30 p. m., se efectuó el entierro, al cual concurrió un grupo de compañeros de trabajo.

—El día 5 se efectuó el entierro del camarada federado Angel González, al cual concurrieron en representación de la sección los compañeros Ramón Arias, delegado por vía obras; Florencio Figueira, delegado de tráfico; L. S. Longhi, secretario general de la sección.

En la reunión d ela comisión, de fecha 8, se acordó enviar una nota de pésame al hijo del extinto, federado también.

Corresponsal.

HUINCA RENANCO

El 1 de Junio quedaron inauguradas la biblioteca "Los hijos del trabajo" y la Escuela Moderna, patrocinadas ambas por la Sociedad de Oficios Varios.

Ambas instituciones han sido bien recibidas por los trabajadores, los que se sienten orgullosos de ser los primeros organizadores de la única biblioteca que existe en la localidad. La escuela ya cuenta con un regular número de inscriptos.

Es de esperar que tan útiles iniciativas tengan el éxito que merecen.

VILLA DIEGO

El compañero Aureliano I. Suarez, nos escribe pidiéndonos hagamos público su agradecimiento a los compañeros que le han hecho llegar una nueva suma de dinero, para ayudarlo en su afligente situación pasada.

Con la suma citada y la anterior hace un total de $ 87.50, que los compañeros del ferrocarril a Puerto Belgrano recolectaron en beneficio del mismo.—compañero.